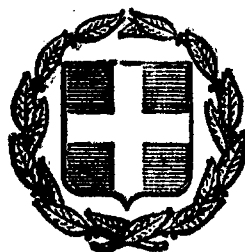


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1986 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 750

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

υμπλήρωση της Δ1γ/11836/5.4.85 (ΦΕΚ 218/Β'/23. 4.1985) αποφάσεως. ... 1

ροποποίηση της Δ1γ/οίκ. 55989/17.12.85 (ΦΕΚ 827/ Β'/31.12.85) αποφάσεως. ... 2

ορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού στον Αποστολόπουλο Άγγελο του Παναγιώτη. 3

ορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ερασιτεχνικής σχολής χορού στη Βαρβάρα Κατσουλιέρη. ... 4

ορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ερασιτεχνικής σχολής χορού στο Νικόλαο Παντελίδη. ... 5

αρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου και ως έργου τέχνης κτιρίου στη γωνία των οδών Αμπατζή και Κοιμήσεως Θεοτόκου στην Πέτρα νήσου Λέσβου, ιδιοκτησίας Ελβίρα Γ. Ράλλη, μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο του που ταυτίζεται με τα όρια του οικοπέδου του.. 6

αθορισμός παγίων επιχορηγήσεων της Δ/νσης Επιθ/σης Τελωνείων και των Περιφερειακών Επιθεωρήσεων αυτής, από το από 1ης Οκτώβρη 1986 μέχρι 31 Δεκέμβρη 1986 χρονικό διάστημα. ... 7

Έγκριση κυκλοφορίας ηλεκτρονικών ζυγών HANA, τύπου HS—7200 P (15 KG). ... 8

Έγκριση κυκλοφορίας ηλεκτρονικών ζυγών DINA, τύπου ARGENTA (12, 15 και 30 KG). ... 9

αθορισμός τύπου τουριστικού λεωφορείου και τουριστικών ξενοδοχειακών επιχειρήσεων. ... 10

Μερική ανάκληση της αριθ. 31725/13.10.1967 αποφάσεως του Νομάρχη Καβάλας. ... 11

Παραχώρηση δικαιώματος χρήσης παροχής νερού 100 λ/δ στο ΤΟΕΒ Μεσοβούνου, στο Ν. Κοζάνης. ... 12

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Δ1γ/44806 (1)

Συμπλήρωση της Δ1γ/11836/5.4.85 (ΦΕΚ 218/23.4.85 τεύχος Β') αποφάσεως.

ΟΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 1232/1982.
2. Τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 4 του Ν. 1278/1982, «για τη σύσταση του Κεντρικού Συμβουλίου Υγείας».
3. Την απόφαση μας Δ1γ/11836/5.4.85 (ΦΕΚ 218/ 23.4.85 τεύχος Β').
4. Την αριθ. 993/29.9.86 απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του Επιτροπής του Κεντρικού Συμβουλίου Υγείας, αποφασίζουμε:

1. Συμπληρώνουμε την ανωτέρω (3) σχετική απόφασή μας και διορίζουμε μέλος της Επιτροπής για θέματα Μεσογειακής Αναιμίας τον Χρήστου Παπαδόπουλο, εκπρόσωπο του Πανελληνίου Συλλόγου Πασχόντων από Μεσογειακή Αναιμία.

2. Η θητεία του ανωτέρω διοριζομένου λήγει μαζί με το το υπόλοιπο της θητείας των άλλων μελών της επιτροπής.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Οκτωβρίου 1986

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ

Αριθ. Δ1γ/44879 (2)

Τροποποίηση της Δ1γ/οίκ. 55989/17.12.1985 (ΦΕΚ 827/31.12.1985 τεύχος Β') αποφάσεως.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΑΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 1232/1982.
2. Την κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας Κυβερνήσεως και Υγείας και Πρόνοιας Δ1γ/36116/21.10.82 (ΦΕΚ 839/1982 τ. Β').
3. Την απόφασή μας Δ1γ/οίκ. 55989/17.12.1985 (ΦΕΚ 827/31.12.85 τ. Β').
4. Το αρι). 20103/30.9.86 έγγραφο του Νοσοκομείου Παίδων «Η ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ», αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την ανωτέρω (3) σχετική απόφασή μας και διορίζουμε τακτικό μέλος του κοινού Υπηρ. Σ/λίου Ν.Π.Δ.Δ. που λειτουργεί στο Νοσοκομείο Παίδων «Η Αγία Σοφία» τον Ξενοφώντα Κατσαρό, υπάλληλο του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοιν. Ασφαλίσεων με βαθμό Α του Κλάδου ΠΕ και αναπληρωτή του την Κων/να Κούρτη ομοίως, σε αντικατάσταση αντίστοιχα των Δημητρίου Σκληράκη και Κων/νας, Σχοινά, που δεν μπορύν να προσέρχονται στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου.

2. Η θητεία των ανωτέρω διοριζομένων λήγει μαζί με το υπόλοιπο της θητείας των άλλων μελών του Συμβουλίου.

3. Κατά τα λοιπά ισχύει η ανωτέρω τροποποιούμενη απόφαση, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφτμερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Οκτωβρίου 1986

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ

Αριθ. Γ6α/2390 (3)

Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού στον Αποστολόπουλο Άγγελο του Παναγιώτη

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Με την απόφαση του Υπουργού Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων Γ6α/2390/9.10.86 έχει χορηγηθεί στον Αποστολόπουλο Άγγελο του Παναγιώτη άδεια άσκησης επαγγέλματος Κοινωνικού Λειτουργού.

Αθήνα, 9 Οκτωβρίου 1986

Με Εντολή Υπουργού
Ο Διευθυντής
Χ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. 40694 (4)

Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Ερασιτεχνικής Σχολής Χορού στην Βαρβάρα Κατσουλιέρη.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη :

1. Το Π.Δ. 941/77 «περί Οργανισμού του Υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών».
2. Το Ν. 1158/81 «περί οργανώσεως και διοικήσεως Σχολών Ανωτέρας Καλλιτεχνικής Εκπαιδεύσεως κ.λ.π.» (ΦΕΚ 127/Α/13.5.81).
3. Το άρθρο 15 του Ν. 1348/1983 «Διάλυση του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Άρμα Θέσπιδος» και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 47/Α/14.4.1983).
4. Το Π.Δ. 457/83 «Ίδρυση και λειτουργία Ερασιτεχνικών Σχολών Χορού» (ΦΕΚ 174/Α/28.11.1983).
5. Την αριθ. ΥΠΠΟ/ΔΙΟΙΚ/Ο-Ε/Φ.09/32530/8.8.1986 (ΦΕΚ 548/Β/12.8.1986) απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού «μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και δικαιώματος Υπογραφής «με εντολή Υπουργού» στον Γενικό Γραμματέα, στον Ειδικό Γραμματέα του Διοικητικού Τομέα,Πολιτιστικής Κληρονομιάς και στους Προϊσταμένους Διευνθύσεων, Τμημάτων και Γραφείων της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού».
6. Αίτηση της Βαρβάρας Κατσουλιέρη και τα συνοδεύοντα αυτή δικαιολογητικά.
7. Το πρακτικό αυτοψίας της Επιτροπής του άρθρου 6 παρ. 4 του Ν. 1158/81, όπως τούτο τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με την αριθ. ΔΙΟΙΚ/Β/2436/15.1.1985 (ΦΕΚ 31/Β/21.1.1985) Κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Πολιτισμού και Επιστημών «Ανασύνθεση και σύσταση συλλογικών οργάνων του ΥΠΠΕ και των εποπτευομένων απ' αυτό Δημόσιων Υπηρεσιών » και αφορά το επί της οδού Βασιλ. Όθωνος 41 κτίριο στη Κηφισιά ,αποφασίζουμε :

1. Χορηγούμε στη Βαρβάρα Κατσουλιέρη άδεια ίδρυσης και λειτουργίας Ερασιτεχνικής Σχολής Χορού με την επωνυμίχ «Ερασιρεχνική Σχολή Χορού Βαρβάρας Κατσουλιέρη»

Έδρα της Σχολής ορίζεται το επί της οδού Βασιλ. Όθωνος 41 κτίριο στην Κηφισιά.

Η Σχολή θα αρχίσει τη λειτουργία της από το σχολικό έτος 1986-87.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Αθήνα, 8 Οκτωβρίου 1986

Με Εντολή Υπουργού
Ο Προϊστάμενος
ΔΗΜ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ

Αριθ. 40693 (5)

Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Ερασιτεχνικής Σχολής Χορού στο Νικόλαο Παντελίδη.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη :

1. Το Π.Δ. 941/77 «περί Οργανισμού του Υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών».
2. Το Ν. 1158/81 «περί οργανώσεως και διοικήσεως Σχολών Ανωτέρας Καλλιτεχνικής Εκπαιδεύσεως κ.λ.π.» (ΦΕΚ 127/Α/13.5.81).
3. Το άρθρο 15 του Ν. 1348/1983 «Διάλυση του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Άρμα Θέσπιδος» και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 47/Α/14.4.1983).
4. Το Π.Δ. 457/83 «Ίδρυση και λειτουργία Ερασιτεχνικών Σχολών Χορού» (ΦΕΚ 174/Α/28.11.1983).
5. Την αριθ. ΥΠΠΟ/ΔΙΟΙΚ/Ο - Ε/Φ. 09/32530/8.8.1986 (ΦΕΚ 548/Β/12.8.1986) απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού «μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και δικαιώματος Υπογραφής «με εντολή Υπουργού» στονΓενικό Γραμματέα, στον Ειδικό Γραμματέα του Διοικητικού Τομέα, Πολιτιστικής Κληρονομιάς και στους Προϊσταμένους Διευθύνσεων, Τμημάτων και Γραφείων της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού».
6. Αίτηση του Νικολάου Παντελίδη και τα συνοδεύοντα αυτή δικαιολογητικά.
7. Το πρακτικό αυτοψίας της Επιτροπής του άρθρου 6 παρ. 4 του Ν. 1158/81, όπως τούτο τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με την αριθ. ΔΙΟΙΚ/Β/2436/15.1.1985 (ΦΕΚ 31/Β/21.1.1985) Κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Πολιτισμού και Επιστημών «Ανασύνθεση και σύσταση συλλογικών οργάνων του ΥΠΠΕ και των εποπτευομένων από αυτό Δημόσιων Υπηρεσιών» και αφορά το επί της οδού Ανδριανουπόλεως 31 κτίριο, στη Καισαριανή, αποφασίζουμε :

1. Χορηγούμε στο Νικόλαο Παντελίδη άδεια ίδρυσης και λειτουργίας Ερασιτεχνικής Σχολής Χορού με την επωνυμία «Ερασιτεχνική Σχολή Χορού Νικόλαου Παντελίδη»

Έδρα της Σχολής ορίζεται το επί της οδού Αδριανουπόλεως 31 κτίριο στην Καισαριανή.

Η Σχολή θα αρχίσει τη λειτουργία της από το σχολικό έτος, 1986 - 1987.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Αθήνα, 8 Οκτωβρίου 1986
Με Εντολή Υπουργού
Ο Προϊστάμενος
ΔΗΜ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ

Αριθ. ΔΙΛΑΠ/Γ/3083/53778 πε. (6)

Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου και ως έργου τέχνης κτιρίου στη γωνία των οδών Αμπατζή και Κοιμήσεως Θεοτόκου στην Πέτρα νήσου Λέσβου, ιδιοκτησίας Ελβίρα Γ. Ράλλη, μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο του που ταυτίζεται με τα όρια του οικοπέδου του.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις α) του Ν. 1558/85 «περί Κυβέρνησης και Κυβερνητικών Οργάνων» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 137/τ.Α/26.7.85. β) του άρθρου 52 του Ν. 5351/1932 «περί Αρχ/των » γ) του Ν. 1469/50 «περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενεστέρων του 1830» δ) του Π.Δ. 941/77 «περί Οργανισμού του ΥΠΠΕ». ε) την ΥΑ αριθμ. ΟΕ/39750/6.8.85 «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής «Με εντολή Υπουργού», στους Γεν. Γραμματέα, Διευθυντές και Τμηματάρχες της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού» (ΦΕΚ 486/Β/6.8.85)

2. Το Π.Δ. 161/26.4.84 (ΦΕΚ 54/Α/30.4.84) «περί ανακατανομής αρμοδιοτήτων των Υπουργείων ΥΠΠΕ-ΥΧΟΠ».

3. Την εισήγηση της 1ης Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων και τα νέα στοιχεία τοι φακέλλου

4. Την ομόφωνη γνωμοδότηση του Τοπικού Συμβουλίου Μνημείων Νήσων με αριθμό 4/28.3.85. αποφασίζουμε :

Χαρακτηρίζουμε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο που χρειάζεται ειδική κρατική προστασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/50, το κτίριο στη γωνία των οδών Αμπατζή και Κοιμήσεως Θεοτόκου στην Πέτρα νήσου Λέσβου ιδιοκτησίας Ελβίρας Γ. Ράλλη, μαγί με τον περιβάλλοντα χώρο του που ταυτίζεται με τα όρια του οικοπέδου του, γιατί αποτελεί σημείο αναφοράς συνδεδεμένο με την μνήμη των κατοίκων της Πέτρας και γιατί είναι σημαντικό για την μελέτη της εξέλιξης της αρχιτεκτονικής στο συγκεκριμένο χώρο.

Επίσης το ίδιο κτίριο χαρακτηρίζουμε ως έργο τέχνης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/50, γιατί πρόκειται για διόροφο κεραμοσκεπές κτίριο, που παρουσιάζει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό και μορφολογικό ενδιαφέρον. Είναι λιθόκτιστο και οι όψεις του διαμορφώνονται από πορώλιθο κατά το ισόδομο σύστημα.

Οι όψεις του με τα συμμετρικά ανοίγματα είναι εξαιρετικά καλαίσθητες με πλήθος ενδιαφέροντα μορφολογικά στοιχεία (ψευδοπαραστάδες με ραβδώσεις στις γωνίες και στην κεντρική είσοδο, πέτρινα πλαίσια των ανοιγμάτων, γείσο της στέγης με γεισίποδες και υδρορροές με κεφάλια λιονταριών και αλόγων)

Όλα τα παραπάνω στοιχεία συνθέτουν την έννοια του έργου τέχνης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/50.

Αθήνα, 9 Οκτωβρίου 1986
Με Εντολή Υπουργού
Η Προϊσταμένη
ΜΑΡ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ

Αριθ. 1943 (7)

Καθορισμός παγίων επιχορηγήσεων της Δ/νσης Επιθ/σης Τελωνείων και των Περιφερειακών Επιθεωρήσεων αυτής, από το από 1ης Οκτώβρη 1986 μέχρι 31 Δεκέμβρη 1986 χρονικό διάστημα.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη :

1. Το Ν.Δ. 321/69 «περί Κώδικος Δημοσίου Λογιστικού «όπως τροποποιήθηκε με το 1337/73 όμοιο.

2. Το Ν. 745/77 «περί προσωρινής διοικήσεως των εσόδων και εξόδων του Κράτους και των Ειδικών Ταμείων και των Ειδικών Υπηρεσιών».

3. Την 194902/22.11.69 απόφαση του Υπουργού των Οικονομικών «περί διαδικασίας πληρωμής σταθερών, διαρκούς ή περιοδικού χαρακτήρα δαπανών»

4. Την απόφαση του Υπουργού των Οικονομικών αριθ. /1336/22.5.1986 «περί μεταβίβασης εξουσίας να υπογράφουν «Με εντολή Υπουργού » στους Προϊσταμένους Δ/νσεων, Τμημάτων και Ανεξαρτήτων Γραφείων της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών.

5. Τις πιστώσεις που γράφτηκαν στον προϋπολογισμό εξόδων οικον. έτους 1986 του ειδικού Φορέα 23-530 «ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ», αποφασίζουμε :

Καθορίζουμε τις πάγιες επιχορηγήσεις για το από 1ης Οκτώβρη 1986 μέχρι 31 Δεκέμβρη 1986 χρονικό διάστημα, για έξοδα γραφικής ύλης, καθαριότητας και θέρμανσης της Δ/νσης Επιθεώρησης Τελωνείων και των Περιφερειακών Επιθεωρήσεων αυτής, ως κατωτέρω :

Α/Α Τίτλος Υπηρεσίας	Γραφική Ύλη ΚΑΕ 1114	Καθαριότητα ΚΑΕ 1355	Θέρμανση ΚΑΕ 1613
1. Δ/νση Επιθ. Τελωνείων (Κεντρική Υπηρεσία)	18.000	48.000	—
2. 1η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	30.000	48.000	—
3. 2η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	6.000	30.000	—
4. 3η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	4.000	20.000	5.000
5. 4η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	4.000	2.000	—
6. 5η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	10.000	35.000	15.000
7. 6η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	6.000	13.000	8.000
8. 7η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	6.000	13.000	7.000
9. 8η Περιφέρεια Επιθ. Τελωνείων	4.000	2.000	—
	88.000	211.000	35.000

Η ανωτέρω δαπάνη αναλαμβάνεται με την παρούσα από τον ειδικό φορέα (23-530) «ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ» και ΚΑΕ 1114, 1355 και 1613 αντίστοιχα του προϋπολογισμού εξόδων τρέχοντος οικονομικού έτους και σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στις παραγράφους 2, 3, 4 και 5 του σκεπτικού.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (αριθ. έγκρισης Εντελλομένων Εξόδων Υπουργείου Οικονομικών.

(Βεβαιώνεται ότι υφίσταται εγγεγραμμένη πίστωση στον προϋπολογισμό οικον. έτους 1986 αριθ. υποχρεώσεως 3.4.4/7.10.1986 .

Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 1986
Με Εντολή Υπουργού
Ο Διευθυντής
ΣΠΥΡ. ΜΑΡΝΙΕΡΟΣ

Αριθ. Φ3—1249 (8)

Έγκριση κυκλοφορίας ηλεκτρονικών ζυγών HANA, τύπου HS-7200 P (15 KG).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του Ν.1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137/τ.Α/26.7.85).

2. Το Π.Δ. 607/76 «περί Οργανισμού του Υπουργείου Εμπορίου».

3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 524/78 «περί κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον των ισχυουσών διατάξεων των αναφερομένων εις την εισαγωγήν εν Ελλάδι του Διεθνούς Συστήματος Μέτρων και Σταθμών».

4. Το άρθρο 28 της Υπουργικής απόφασης Φ3/2587/78 «περί κωδικοποιήσεως αποφάσεων επί των Μέτρων και Σταθμών» (ΦΕΚ 70/26.1.79/τ.Β').

5. Την απόφαση Β3-417/30.4.86 του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εμπορίου «ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Εμπορίου».

6. Το από 23.7.1986 πιστοποιητικό του Κορεάτικου Γραφείου Μέτρων και Σταθμών.

7. Την από 30 Σεπτεμβρίου 1986 αίτηση της Α & Ι. ΝΙΑΜΟΝΙΤΑΚΗΣ ΕΠΕ (Μενάνδρου 6 και Θεάτρου, 105 52 Αθήνα), αποφασίζουμε :

1. Εγκρίνουμε την κυκλοφορία στην Ελλάδα των αυτόματων επιτραπέζιων ηλεκτρονικών ζυγών HANA τύπου HS-7200P.

Τους ζυγούς αυτούς κατασκευάζει ο Κορεάτικος Οίκος HANA INSTRUMENTS Co LTD (619 SACHUN-DONG, CHEONGJU CITY, CHUNCICHEONBUK- DO, KOREA) και εισάγει στη χώρα μας η Α. & Ι. ΝΙΑΜΟΝΙΤΑΚΗΣ ΕΠΕ (οδός Μενάνδρου 6 και Θεάτρου, 105 52 Αθήνα).

2. Χαρακτηριστικά των ζυγών HANA τύπου HS7200P :
Μέγιστη δυναμικότητα (MAX) : 15 KG
Ελάχιστη δυναμικότητα (MIN) : 0,1 KG
Υποδιαίρεση (Ε) : 0,005 KG
Ένδειξη τιμής μονάδος : 4 ψηφία
Ένδειξη βάρους : 5 ψηφία
Ένδειξη ολικής τιμής : 5 ψηφία
Θερμοκρασία λειτουργίας : 0° C μέχρι 35°C

Οι ζυγοί αυτοί διαθέτουν δύο φωτεινές οθόνες, μία για το χειριστή και μία για τον καταναλωτή στις οποίες αναγράφονται ψηφιακά το βάρος σε KG, η τιμή μονάδας σε δρχ./KG και η συνολική τιμή του εμπορεύματος σε δρχ.

3. Για την εξακρίβωση της ταυτότητας των ζυγών αυτών στους ελέγχους που γίνονται από τα αρμόδια όργανα, πρέπει να αναγράφονται επ' αυτών, σε σημείο που να διακρίνεται καλά, οι εξής ενδείξεις :

α) Ο οίκος κατασκευής των ζυγών.
β) Ο τύπος των ζυγών.
γ) Η μεγίστη δυναμικότητα.
δ) Η ελάχιστη δυναμικότητα.
ε) Η Υποδιαίρεση.
στ) Η Θερμοκρασία λειτουργίας.
ζ) Ο αριθμός εγκρίσεως κυκλοφορίας στην Ελλάδα, ήτοι : Φ3/1249/1986 Υπουργείου Εμπορίου.

4. Η νομιμοποίηση της κυκλοφορίας των ζυγών, γίνεται με την επικόλληση από την Αρμόδια Αρχή, των σημάτων του Αρχικού και Περιοδικού Ελέγχου Μέτρων και Σταθμών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

5. Η έγκριση αυτή μπορεί να ανακληθεί με απόφασή μας, εφόσον διαπιστωθεί από την Αρμόδια Αρχή, ότι δεν πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις και απαιτήσεις, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Υπηρεσίας μας.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (άρθρο 28 της Υ.Α. Φ3/2587/78, ΦΕΚ 70/26.1.79 τ.Β') και ισχύει από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της.

Αθήνα, 8 Οκτωβρίου 1986

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΩΤΙΟΥ

Αριθ. Φ3/1259 (9)

Εγκριση κυκλοφορίας ηλεκτρονικών ζυγών DINA, τύπου ARGENTA (12,15 και 30 KG).

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137/τ.Α/26.7.85).

2. Το Π.Δ. 607/76 «περί Οργανισμού του Υπουργείου Εμπορίου».

3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 524/78 «περί Κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον των ισχυουσών διατάξεων των αναφερομένων εις την εισαγωγήν εν Ελλάδι του Διεθνούς Συστήματος Μέτρων και Σταθμών».

4. Το άρθρο 28 της Υπουργικής Απόφασης Φ3/2587/78 «περί Κωδικοποιήσεως αποφάσεων επί των Μέτρων και Σταθμών» (ΦΕΚ 70/26.1.79/τ.Β).

5. Την απόφαση Β3/417/30.4.86 του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εμπορίου «ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Εμπορίου».

6. Το από 10 Ιουλίου 1986 πιστοποιητικό του Ισπανικού Κέντρου Μετρολογίας.

7. Την από 2 Οκτωβρίου 1986 αίτηση της «Ι. Αρβανίτης και Σία ΕΕ», αποφασίζουμε :

1. Εγκρίνουμε την κυκλοφορία στην Ελλάδα, των αυτομάτων επιτραπέζιων ηλεκτρονικών ζυγών DINA, τύπου ARGENTA.

Τους ζυγούς αυτούς κατασκευάζει ο Ισπανικός Οίκος «CAMPESA SA» (ROCAFORT, 151, Βαρκελώνη) και εισάγει στη χώρα μας, η «Ι. Αρβανίτης και Σία ΕΕ» (Καρόλου Ντηλ Νο 3, 54623 Θεσσαλονίκη).

2. Χαρακτηριστικά των ζυγών τύπου ARGENTA :

Μεγίστη δυναμικότητα (MAX)	12 KG	15 KG	30 KG
Ελάχιστη δυναμικότητα (MIN)	0,100 KG	0,100 KG	0,200 KG
Υποδιαίρεση (e)	0,005 KG	0,005 KG	0,010 KG
Κατηγορία ακριβείας	III	III	III
Ένδειξη βάρους	5 ψηφία	5 ψηφία	5 ψηφία
Ένδειξη τιμής μονάδας	6 ψηφία	6 ψηφία	6 ψηφία
Ένδειξη ολικής τιμής	6 ψηφία	6 ψηφία	6 ψηφία

Οι ζυγοί αυτοί διαθέτουν δύο φωτεινές οθόνες, μία για τον χειριστή και μία για τον καταναλωτή, στις οποίες αναγράφονται ψηφιακά το βάρος σε KG, η τιμή μονάδας σε δρχ./KG και η ολική αξία του εμπορεύματος σε δραχμές.

3. Για την εξακρίβωση της ταυτότητας των ζυγώναυτών, στους ελέγχους που γίνονται από τα αρμόδια όργανα, πρέπει να αναγράφονται επ' αυτών, σε σημείο που να διακρίνεται καλά, οι εξής ενδείξεις :

α) Ο οίκος κατασκευής των ζυγών.
β) Ο τύπος των ζυγών.
γ) Η κατηγορία ακριβείας.
δ) Η μέγιστη δυναμικότητα.
ε) Η ελάχιστη δυναμικότητα.
στ) Η υποδιαίρεση.
ζ) Ο αριθμός εγκρίσεως κυκλοφορίας στην Ελλάδα, ήτοι : Φ3/1259/1986 Υπουργείου Εμπορίου.

4. Η νομιμοποίηση της κυκλοφορίας των ζυγών, γίνεται με την επικόλληση από την Αρμόδια Αρχή, των σημάτων του Αρχικού και Περιοδικού Ελέγχου Μέτρων και Σταθμών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

5. Η έγκριση αυτή μπορεί να ανακληθεί με απόφασή μας, εφόσον διαπιστωθεί από την Αρμόδια Αρχή, ότι δεν πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις και απαιτήσεις ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Υπηρεσίας μας.

6. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (άρθρο 28 της ΥΑ Φ3/2587/78, ΦΕΚ 70/26.1.79 τ.Β), και ισχύει από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της.

Αθήνα, 8 Οκτωβρίου 1986

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΩΤΙΟΥ

Αριθ. 38850/2968 (10)

Καθορισμός τύπου τουριστικού λεωφορείου και τουριστικού ξενοδοχειακών επιχειρήσεων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις : α) του άρθρου 20 του Ν. 4841/1930 (Φ.Ε.Κ. 260/Α'/1930) «Περί αυτοκινήτων, κυκλοφορίας αυτών και υποχρεώσεων των οδηγών» και β) της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών 15467/16.5.86 (Φ.Ε.Κ. 342/Β/16.5.1986) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στους Υφυπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών», αποφασίζουμε :

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
Γενικά
Άρθρο 1.
Τόπος λεωφορείου. Θρισμοί

1. Καθορίζουμε τύπο τουριστικού λεωφορείου και τύπο τουριστικού ξενοδοχειακών επιχειρήσεων.

2. Για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης νοούνται ως :

α) Κοινό λεωφορείο :Το συνηθισμένο λεωφορείο με ένα όροφο για τους επιβάτες, που κυκλοφορούσε μέχρι σήμερα στην Ελλάδα.

β) Υπερυψωμένο λεωφορείο : Το λεωφορείο το οποίο έχει ένα όροφο επιβατών σε επίπεδο υψηλότερα του συνηθισμένου αφήνοντας από κάτω διάφορους βοηθητικούς χώρους και του οποίου οι θέσεις του οδηγού και λοιπού πληρώματος είναι σε επίπεδο χαμηλότερο εκείνου των επιβατών και συνήθως σε ιδιαίτερο χώρο.

Το υπερυψωμένο λεωφορείο, υπάγεται στην έννοια του κοινού λεωφορείου και πληροί τους ίδιους όρους με αυτό εκτός αν ρητά προσδιορίζεται διαφορετικά.

γ) Διόροφο λεωφορείο : Το λεωφορείο που έχει δύο (2) ορόφους επιβατών.

δ) Συνολικός αριθμός θέσεων λεωφορείου : ο αριθμός των θέσεων των επιβατών μαζί με εκείνους του οδηγού και του λοιπού πληρώματος εξυπηρέτησης του λεωφορείου.

ε) Πλήρωμα του λεωφορείου : Ο οδηγός, ο τυχόν συνοδηγός, οι συνοδοί. Στην έννοια του συνοδού περιλαμβάνεται ο ξεναγός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
Τουριστικό λεωφορείο.
Άρθρο 2.
Γενικοί όροι.

1. Το λεωφορείο έχει σχήμα κλειστό, συνηθισμένης (με διακεκριμένο πλαίσιο), αυτοφερόμενης ή ημιαυτοφερόμενης κατασκευής, προωθημένης κατηγορίας οδήγησης, διαξονικό ή τριαξονικό κοινό (με ένα όροφο) ή διόροφο και καινούργιο κατά το πλαίσιο και το αμάξωμα.

2. Το πλαίσιο είναι λεωφορειακού τύπου κατάλληλο για κοινό ή διόροφο λεωφορείο και έχει εγκριθεί από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Το πηδάλιο οδήγησης βρίσκεται υποχρεωτικά στην αριστερή πλευρά του λεωφορείου (σαν τέτοια νοείται αυτή που βρίσκεται αριστερά παρατηρητή που βλέπει το λεωφορείο από πίσω κατά τη φορά της εμπρόσθιας κίνησής του).

4. Το λεωφορείο μεταφέρει αποκλειστικά καθήμενους επιβάτες και είναι ικανό για ωφέλιμο φορτίο τουλάχιστο ίσο προς το βάρος των μεταφερομένων επιβατών και του πληρώματός του δηλαδή τουλάχιστο ίσο προς το γινόμενο του συνολικού αριθμού θέσεων επί 85 Kg ανά θέση (70 Kg βάρος ατόμου και 15 Kg βάρος αποσκευών του.) Το απόβαρο κάθε λεωφορείου εξακριβώνεται με ζύγιση αυτού έτοιμου προς κυκλοφορία με όλο τον εξοπλισμό του όπως αυτό ορίζεται στο Ν. 614/77 «Περί κυρώσεως του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας». Στην περίπτωση που το άθροισμα του αποβάρου και του ωφελίμου φορτίου υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του λεωφορείου (ή πλαισίου του) όπως αυτό περιορίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις δεν χορηγείται άδεια κυκλοφορίας. Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του λεωφορείου και οι επιπτώσεις από τους άξονες πάνω στο οδόστρωμα είναι μέσα στα όρια που προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις.

5. Ο κινητήρας του λεωφορείου έχει διαρκή ισχύ τουλάχιστο δέκα (10) ίππων ή δώδεκα (12) ίππων, στη περίπτωση λεωφορείου εφοδιασμένου με συσκευή κλιματισμού, ανά τόννο μεγίστου επιτρεπομένου βάρους σύμφωνα με τις προδιαγραφές DIN 70020. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση αντικατάστασης του κινητήρα κυκλοφορούντος τέτοιου λεωφορείου.

6. Η απόσταση των εξωτερικών επιφανειών των πλαγίων πλευρών του αμαξώματος από την εξωτερική επιφάνεια των ελαστικών επισώτρων δεν είναι μεγαλύτερη από 0,20 μ.

7. Η διάμετρος του εξωτερικού κύκλου στροφής (WendeKreis, Turning Circle, Diametre de Virage), του λεωφορείου πιστοποιείται από επίσημα στοιχεία του εργοστασίου κατασκευής του λεωφορείου (ή του πλαισίου του) ή από μελέτη του αρμόδιου τεχνικού, η οποία συντάσσεται με βάση επίσημα τεχνικά στοιχεία του εργοστασίου κατασκευής. Η διάμετρος αυτή θα ελέγχεται και κατά την πρώτη επιθεώ-

ρηση του λεωφορείου. Η τυχόν υπέρβαση έχει σαν συνέπεια την απόρριψη της κατασκευής.

8. Το μέγιστό εξωτερικό πλάτος του λεωφορείου συμπεριλαμβανομένων των διακοσμίσεων δεν υπερβαίνει σε καμμιά περίπτωση τα 2,50 μ.

9. Το μέγιστο εξωτερικό μήκος του λεωφορείου, συμπεριλαμβανομένων των προφυλακτήρων δεν υπερβαίνει σε καμμιά περίπτωση τα δώδεκα (12,00) μέτρα.

10. Το μέγιστο εξωτερικό ύψος του λεωφορείου από το έδαφος όταν αυτό είναι άφορτο δεν υπερβαίνει σε καμμιά περίπτωση και σε κανένα σημείο τα τέσσερα (4,00) μέτρα.

11. Το εσωτερικό ελεύθερο ύψος του αμαξώματος, μετρούμενο κατά μήκος του διαδρόμου :

α) Για το κοινό λεωφορείο δεν είναι μικρότερο των 1,80 μ. και δεν υπερβαίνει τα 2,00 μ.

Για κοινό λεωφορείο με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και 18, το ύψος αυτό δεν είναι μικρότερο των 1,65 μ.

β) Για το διόροφο λεωφορείο δεν είναι μικρότερο των 1,65 μ. για κάθε ένα από τους δύο ορόφους.

12. Το ελεύθερο εσωτερικό ύψος μετρούμενο στις θέσεις των επιβατών (από το δάπεδο στήριξης των καθισμάτων) μέχρι την οροφή :

α) Για το κοινό λεωφορείο δεν είναι μικρότερο των 1,55 μ. Για το κοινό λεωφορείο, που έχει κινητήρα στο οπίσθιο μέρος ή έχει συσκευή κλιματισμού στο οπίσθιο μέρος της οροφής το ελεύθερο ύψος από το δάπεδο στο τμήμα των καθισμάτων της τελευταίας σειράς δεν είναι μικρότερο των 1,30 μ. με την προϋπόθεση ότι το ελεύθερο ύψος από την έδρα του καθίσματος, μετρούμενο στο μέσο της έδρας, μέχρι την οροφή, είναι τουλάχιστο 0,95 μ.

β) Για το διόροφο λεωφορείο δεν είναι μικρότερο των 1,35 μ. με την προϋπόθεση ότι το ελεύθερο ύψος από την έδρα του καθίσματος, μετρούμενο, στο μέσο της έδρας, μέχρι την οροφή είναι τουλάχιστο 1,00 μ.

13. Η απόσταση του οπίσθιου άξονα των τροχών μέχρι το οπίσθιο άκρο του αμαξώματος που εξέχει περισσότερο (οπίσθιος πρόβολος) είναι μέσα στα όρια που καθορίζονται στα δικαιλογητικά που υποβάλλεται για την έγκριση τύπου.

Άρθρο 3.
Καθίσματα.

1. Η εσωτερική διαρρύθμιση των καθισμάτων είναι τέτοια, ώστε αυτά έχουν μέτωπο προς τη φορά κίνησης του λεωφορείου και ώστε σε συνδυασμό με το ύψος των ερεισινών των δεν παρεμποδίζεται η προς τα εμπρός θέα των επιβατών. Η τοποθέτηση καθισμάτων, με μέτωπο διαφορετικό προς τη φορά κίνησης του λεωφορείου απαγορεύεται.

2. Τα καθίσματα είναι τύπου υπνοκαθισμάτων με υποστήριγμα για το κεφάλι των επιβατών και με ρυθμιζόμενη προς τα πίσω κλίση του ερεισινώτου. Η κλίση αυτή δεν είναι μικρότερη του 25% και τουλάχιστο 40% στην προς τα πίσω ρυθμιζόμενη ακραία θέση του.

3. Εσωτερικά και σε όλο το μήκος του ωφέλιμου χώρου του λεωφορείου υπάρχει διάδρομος, μεταξύ των δύο διπλών (δύο θέσεων καθημένων επιβατών) σειρών καθισμάτων. Το πλάτος του διαδρόμου είναι τουλάχιστο 0,30 μ.

4. Όλα τα καθίσματα είναι τελείως αναπαυτικά και άριστης κατασκευής και ποιότητας, παρέχουν απόλυτη άνεση και είναι εφοδιασμένα με στηρίγματα χεριών και ποδιών. Η εξωτερική επένδυση των καθισμάτων είναι από κατάλληλο υλικό ώστε να αποφεύγεται η εφίδρωση των επιβατών (π.χ. πορώδες υλικό) και τα ερεισίνωτα εφοδιάζονται επί πλέον με κατάλληλα καλύμματα.

5. Το πλάτος κάθε διπλού καθίσματος που αποτελείται από δύο (2) μεμονωμένα απλά καθίσματα, είναι τουλάχιστο 0,96 μ., μετρούμενο από το εσωτερικό τοίχωμα του αμαξώματος μέχρι την προς το διάδρομο πλευρική έδρα του. Το πλάτος της έδρας του μεμονωμένου καθίσματος είναι τουλάχιστον 0,45 μ. Το βάθος των καθισμάτων, μετρούμενο επάνω στην έδρα και μεταξύ του εμπρόσθιου άκρου του ερεισίνωτου και του κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται από το εμπρόσθιο άκρο του καθίσματος είναι τουλάχιστο 0,45 μ.

6. Η απόσταση μεταξύ των διαδοχικών καθισμάτων δεν είναι μικρότερη των 0,80 μ. Το διάκενο μεταξύ του εμπρόσθιου ορίου της έδρας του καθίσματος και της οπίσθιας πλευράς του αμέσως προ αυτού ερεισίνωτου είναι τουλάχιστο 0,25 μ. μετρούμενο στο ύψος της έδρας.

7. Μπροστά από τα καθίσματα που βρίσκονται στα σημεία εισόδου και εξόδου των επιβατών αφήνεται ελεύθερος χώρος πλάτους τουλάχιστο 0,25 μ.

8. Ο αριθμός θέσεων για τη τελευταία σειρά καθισμάτων, που αποτελείται επίσης από μεμονωμένα απλά καθίσματα είναι το πολύ τέσσερες (4), αφήνοντας στο μέσο ένα διάκενο πλάτους 0,25 μ. τουλάχιστο για την εύκολη έξοδο των επιβατών από το οπίσθιο παράθυρο ή θύρα κινδύνου. Το διάκενο αυτό στα μικρά κοινά λεωφορεία με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και 18 μπορεί να μη υπάρχει.

Στα διόροφα λεωφορεία διάκενο στην τελευταία σειρά καθισμάτων υπάρχει υποχρεωτικά στον επάνω όροφο. Στον κάτω όροφο αφήνεται διάκενο μόνο όταν υπάρχει οπίσθιο παράθυρο ή θύρα κινδύνου στον όροφο αυτό.

9. Μπορεί να τοποθετούνται σε κάθε σειρά μονά καθίσματα αντί διπλών.

10. Το κάθισμα (ή τα καθίσματα) που βρίσκονται στο εμπρόσθιο μέρος του λεωφορείου δίπλα στον οδηγό διατίθενται αποκλειστικά για χρήση από το πλήρωμα του λεωφορείου. Το κάθισμα αυτό μπορεί να είναι ανακλινόμενο, ώστε να αφήνεται οπωσδήποτε ελεύθερος διάδρομος 0,50 μ. για την άνετη είσοδο και έξοδο των επιβατών. Το ερεισίνωτο του καθίσματος αυτού βρίσκεται, άν είναι δυνατό, στο ίδιο επίπεδο με το ερεισίνωτο του καθίσματος του οδηγού και πάντως σε κάθε περίπτωση δεν δημιουργεί προβλήματα στην ορατότητα του οδηγού.

Σε κοινά λεωφορεία με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και 14 η θέση συνοδού λαμβάνεται σαν θέση επιβάτη.

11. Το κάθισμα (ή τα καθίσματα) της προηγούμενης παραγράφου είναι εφοδιασμένο με ζώνη ασφαλείας, η οποία έχει προδιαγραφές και είναι τοποθετημένη σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 4.
Θύρες

1. Το λεωφορείο φέρει στη δεξιά πλευρά δύο (2) θύρες στερεά κατασκευασμένες, με άνοιγμα μεταξύ των ορθοστατών τουλάχιστο 0,80 μ. και με ελεύθερο άνοιγμα ουλάχιστο 0,70 μ., που χρησιμοποιούνται για την είσοδο και έξοδο των επιβατών και υποχρεωτικά μία θύρα στην αριστερή πλευρά κοντά στον οδηγό, η οποία χρησιμοποιείται και σε ώρα κινδύνου.

2. Στην περίπτωση κοινού λεωφορείου με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και 18, η οπίσθια δεξιά πλευρική θύρα μπορεί να μην υπάρχει.

3. Το λεωφορείο μπορεί να φέρει στην οπίσθια πλευρά θύρα κινδύνου αντί για οπίσθιο παράθυρο κινδύνου, που περιγράφεται στο επόμενο άρθρο.

4. Στην περίμετρο των φύλλων κάθε θύρας υπάρχει ειδική αρμοκαλύπτρα από ελαστικό υλικό, για την αποφυγή ατυχημάτων και για το ερμητικό κλείσιμό τους, ώστε να αποφεύγεται η είσοδος αέρα ή σκόνης.

Άρθρο 5.
Παράθυρα -Ανεμοθώρακες

1. Τα παράθυρα του λεωφορείου καθώς και οι ανεμοθώρακες (παρμπρίζ) και οι πόρτες είναι εφοδιασμένα με διαφανή μέρη ασφαλείας, σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ.

2. Τα διαφανή μέρη των πλευρικών παράθυρων :

α) στο κοινό (με ένα όροφο) λεωφορείο, εφόσον αυτό δεν φέρει σύστημα κλιματισμού ή σύστημα αερισμού με διοχέτευση αέρα υπό πίεση πάνω από τις θέσεις των επιβατών, ανοίγουν κατά 40% της επιφανείας τους. Εφόσον φέρει τα παραπάνω συ-

στήματα μπορεί να είναι σταθερά (FIX) ή να ανοίγουν ορισμένα απ' αυτά.

β) Στο διόροφο λεωφορείο μπορεί να είναι σταθερά (FIX) ή να ανοίγουν ορισμένα απ αυτά, δεδομένου ότι το διόροφο λεωφορείο φέρει υποχρεωτικά συστήματα αερισμού και κλιματισμού.

Το ύψος του κάτω μέρους των ανοιγόμενων επιφανειών των παραθύρων, στην περίπτωση που υπάρχουν τέτοια παράθυρα, από το δάπεδο των καθισμάτων, δεν είναι μικρότερο των 0,75 μ.

3. Το λεωφορείο φέρει πλευρικά παράθυρα που είναι συμμετρικά κατά το δυνατό ως προς το μέσο διάμηκες κατακόρυφο επίπεδο. Το κοινό λεωφορείο φέρει μία σειρά παραθύρων στην κάθε πλευρά και το διόροφο λεωφορείο δύο σειρές στην κάθε πλευρά, μία για κάθε όροφο, σε όλο το μήκος του ωφέλιμου χώρου που κάθονται επιβάτες.

Τα πλευρικά παράθυρα εκτείνονται μέχρι τη στέγη και στο διόροφο λεωφορείο εκείνα του κάτω ορόφου μέχρι το ενδιάμεσο των δύο ορόφων δάπεδο, ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης θέα από τους επιβάτες. Το λεωφορείο μπορεί να έχει επίσης πλευρικά παράθυρα στέγης ή μπορεί τα πλευρικά παράθυρα να εκτείνονται καμπυλούμενα προς τα πάνω ώστε να καταλαμβάνουν μέρος της στέγης.

4. Όλα τα πλευρικά παράθυρα και της στέγης εφ όσον υπάρχουν αν τα διαφανή μέρη τους δεν είναι αντιηλιακά είναι υποχρεωτικά εφοδιασμένα με κατάλληλα παραπετάσματα άριστης ποιότητας και αντοχής, ώστε να προστατεύονται οι επιβάτες από τον ήλιο. Τα παραπετάσματα μετακινούνται με τρόπο που επιτρέπει την εύκολη χρήση από τους επιβάτες.

5. Η στεγανότητα των παραθύρων είναι τέτοια ώστε το νερό της βροχής να μην μπαίνει ούτε στο εσωτερικό του αμαξώματος ούτε στο μεταξύ της εσωτερικής και εξωτερικής επένδυσης χώρο των παραθύρων.

6. Το λεωφορείο φέρει στην οπίσθια πλευρά του αμαξώματος παράθυρο ή θύρα κινδύνου. Στο διόροφο λεωφορείο το παράθυρο αυτό βρίσκεται στον επάνω όροφο. Στον κάτω όροφο τοποθετείται τέτοιο παράθυρο μόνο στην περίπτωση που τα καθίσματά του καταλαμβάνουν το χώρο μέχρι το οπίσθιο άκρο του αμαξώματος. Οι διαστάσεις του οπίσθιου παραθύρου κινδύνου είναι ελάχιστου πλάτους 1,00 μ. και ελάχιστου ύψους 0,65 μ. Το οπίσθιο παράθρο κινδύνου μπορεί να αποτελείται από 2 ίσα μέρη συμμετρικά ως προς το διάμηκες μέσο κατακόρυφο επίπεδο του λεωφορείου με ελάχιστες διαστάσεις πλάτους 0,70 μ. και ύψους 0,65 μ. το καθένα.

Επίσης παράθυρα κινδύνου τοποθετούνται :

α) στο κοινό λεωφορείο ένα, στην αριστερή πλευρά του αμαξώματος,

β) στο διόροφο λεωφορείο :

αα) δύο στον επάνω όροφο ένα στην κάθε πλευρά αριστερά και δεξιά και

ββ) ένα στον κάτω όροφο στην αριστερή πλευρά.

Τα πλευρικά παράθυρα κινδύνου έχουν διαστάσεις ανάλογες με αυτές των άλλων πλευρικών παραθύρων και σε κάθε περίπτωση ελάχιστο πλάτος 1,00 μ. και ελάχιστο ύψος 0,65 μ.

Η κατασκευή των παραθύρων κινδύνου γίνεται κατά τρόπο τέτοιο ώστε το πλαίσιό τους να προσαρμόζεται απόλυτα. Το άνοιγμά τους γίνεται με απαγκύστρωση ή άλλο αποτελεσματικό τρόπο. Μπορεί η κατασκευή τους να είναι όπως των άλλων παραθύρων και το άνοιγμά τους να γίνεται με θραύση με κατάλληλα σφυριά που τοποθετούνται σε εμφανές σημείο κοντά στα παράθυρα αυτά.

7. Το κοινό (με ένα όροφο) λεωφορείο φέρει ένα ανεμοθώρακα (παρμπρίζ). Το υπερυψωμένο και το διόροφο λεωφορείο μπορεί να φέρουν δύο ανεμοθώρακες. Ο ανεμοθώρακας μπορεί να είναι και διμερής με δύο διαφανή μέρη αριστερά και δεξιά του μέσου διαμήκους κατακορύφου επιπέδου του λεωφορείου.

8. Το κάτω μέρος του ανεμοθώρακα βρίσκεται τουλάχιστο στο ύψος του οριζοντίου επιπέδου που διέρχεται από το κάτω μέρος των διαφανών μερών των πλευρικών παραθύρων του αμαξώματος ή και χαμηλότερα απ αυτό, και σε κάθε περίπτωση εξασφαλίζεται επαρκής ορατότητα για τον οδηγό, το λοιπό πλήρωμα, και τους επιβάτες προς τα εμπρός.

9. Ο ανεμοθώρακας φέρει εξωτερικά δύο (2) τουλάχιστον ηλεκτροκίνητους καθαριστήρες, ώστε να επιτυγχάνεται επαρκής καθαρισμός της επιφάνειάς του για την εξασφάλιση της ορατότητας του πληρώματος και των επιβατών. Επίσης εσωτερικά φέρει σκιάδες άριστης κατασκευής και πολυτελούς εμφάνισης, επιφυλλασσόμενης της περίπτωσης που αυτός είναι απο αντιηλιακό διαφανές υλικό.

Άρθρο 6.
Κλίμακες

1. Οι κλίμακες οι οποίες εξασφαλίζουν την ευχερή και ασφαλή άνοδο και κάθοδο των επιβατών στο λεωφορείο δεν εξέχουν από την εξωτερική επιφάνεια του αμαξώματος και διαθέτουν επαρκή φωτισμό των βαθμίδων τους.

Το ύψος της πρώτης βαθμίδας από το έδαφος δεν υπερβαίνει τα 0,45 μ., όταν το λεωφορείο είναι άφορτο. Το ύψος των υπολοίπων βαθμίδων δεν είναι μεγαλύτερο των 0,30 μ. Το βάθος κάθε βαθμίδας δεν είναι μικρότερο των 0,20 μ. Το πλάτος κάθε βαθμίδας είναι τουλάχιστο 0,50 μ.

2. Και στις δύο πλευρές κάθε κλίμακας της προηγούμενης παραγράφου κοντά στη θύρα, υπάρχουν χειρολαβές πολυτελούς εμφάνισης και αναλόγου αντοχής για τη στήριξη των ανερχομένων και κατερχονέμων επιβατών.

3. Το διόροφο λεωφορείο φέρει επί πλέον εσωτερικά μία τουλάχιστο κλίμακα για την εξυπηρέτηση του επάνω ορόφου. Το ύψος των βαθμίδων δεν είναι μεγαλύτερο των 0,30 μ. και το πλάτος είναι τουλάχιστο 0,60 μ. Το βάθος ή το μέσο βάθος στην περίπτωση ημικυκλικής εσωτερικής κλίμακας είναι τουλάχιστο 0,20 μ.

4. Η κλίμακα της προηγούμενης παραγράφου φέρει πλευρικά προστατευτική διάταξη π.χ. κιγκλίδωμα, καθώς και χειρολαβές πολυτελούς εμφάνισης και ανάλογης αντοχής για την προστασία και στήριξη των ανερχόμενων και κατερχόμενων επιβατών.

Άρθρο 7.
Αμάξωμα.

1. Το αμάξωμα του λεωφορείου είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης και της τεχνικής και αποτελεί μαζί με το πλαίσιο ένα σύνολο στιβαρό και επαρκούς αντοχής για να ανταποκρίνεται στις καταπονήσεις κάθε μορφής που υφίσταται.

2. Η εσωτερική επένδυση του αμαξώματος είναι απο υλικό που δεν αναφλέγεται. Μεταξύ εσωτερικών και εξωτερικών τοιχωμάτων των πλευρών και της στέγης παρεμβάλλεται στρώμα φελλού πάχους τουλάχιστο 20 χιλιοστών του μέτρου ή άλλης ισοδύναμης θερμομονωτικής ουσίας.

3. Ολόκληρο το δάπεδο είναι καλυμμένο με κατάλληλο υλικό επίστρωσης, πλαστικό ή ελαστικό, άριστης ποιότητας. Ειδικά οι διάδρομοι και γενικά οι ελεύθεροι χώροι είναι καλυμμένοι με τάπητα αντιολισθητικό (π.χ. φέρει εξέχουσες ραβδώσεις).

4. Για τη μεταφορά των αποσκευών των επιβατών το λεωφορείο, είναι εφοδιασμένο με αποσκευοθήκες ικανού χώρου πλευρικά και στο πίσω μέρος όταν αυτό είναι δυνατό.

5. Η τοποθέτηση εσχάρας στην οροφή απαγορεύεται.

6. Κατά μήκος και πάνω από τα καθίσματα των επιβατών τοποθετούνται δικτυωτά άλλες κατάλληλες κατασκευές με πολυτελή εμφάνιση για την τοποθέτηση μικροδεμάτων των επιβατών, η προσαρμογή και το πλάτος των οποίων δεν παρεμποδίζει τους κάτω από αυτά ανεγειρόμενους επιβάτες. Στο κοινό λεωφορείο με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και 18 και στο διόροφο λεωφορείο η τοποθέτηση των παραπάνω δικτυωτών είναι προαιρετική.

7. Το λεωφορείο είναι εφοδιασμένο με μικρό κυλικείο (Bar) και μπορεί να φέρει κουζίνα, τουαλέτα (W.C) και νιπτήρα.

8. Στο διόροφο λεωφορείο μπορεί μέρος του εσωτερικού ωφέλιμου χώρου του να φέρει κατάλληλη επίπλωση, στερεωμένη μόνιμα στο αμάξωμα, για να χρησιμοποιείται σαν καθιστικό ή χώρος ύπνου.

Τα τυχόν υπάρχοντα καθίσματα στους χώρους του παραπάνω εδαφίου δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται όταν το λεωφορείο κινείται, δηλαδή δεν θεωρούνται θέσεις επιβατών, εφ όσον δεν πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των άρθρων 2 και 3.

9. Στην πίσω πλευρά των ερεισίνωτων των καθισμάτων ή σε άλλη προσιτή θέση τοποθετούνται σταχτοδοχεία και θύλακες για τοποθέτηση χαρτών, εφημερίδων και άλλων μικρών αντικειμένων και άν είναι δυνατό και μικρά πτυσσόμενα τραπεζάκια.

10. Ο εξωτερικός και εσωτερικός χρωματισμός του αμαξώματος καθώς και αυτός των καθισμάτων είναι σταθερός (ανεξίτηλος) και έχει πολυτελή εμφάνιση.

11. Οι κοχλίες σύνδεσης των στοιχείων του εσωτερικού του αμαξώματος είναι άριστης εφαρμογής, οι κεφαλές τους δεν εξέχουν από τις εξωτερικές επιφάνειες των συνδεομένων στοιχείων και δεν παρουσιάζουν αιχμηρές προεξοχές (γρέζια).

12. Γενικά το αμάξωμα κατασκευάζεται απο υλικά άριστης ποιότητας, από μεταλλικά εξαρτήματα ανοξείδωτα και έχει από κάθε άποψη άριστη και πολυτελή εμφάνιση.

Άρθρο 8.

Σύστημα φωτισμού και οπτικής σήμανσης.
Εσωτερικός φωτισμός.

1. Τό λεωφορείο είναι εφοδιασμένο με το σύστημα φωτισμού και οπτικής σήμανσης (φώτα και ανακλαστικά στοιχεία) που προβλέπεται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

2. Ο εσωτερικός φωτισμός είναι άπλετος και ομοιόμορφος. Ο φωτισμός σε ύψος 1 00 μ. από το δάπεδο είναι τουλάχιστον 100 LUX.

Λεωφορείο με συνολικό αριθμό θέσεων πάνω από 18 φέρει και ιδιαίτερο ατομικό φωτισμό για κάθε επιβάτη καθώς και φωτισμό νύχτας.

Άρθρο 9.

Λοιπός εσωτερικός και εξωτερικός εξοπλισμός

1. Το αμάξωμα είναι εφοδιασμένο με :

α) Κουδούνι σήμανσης με επαρκή αριθμό κουμπιών.

β) Καθρέφτη με τον οποίο ο οδηγός μπορεί να εποπτεύει το εσωτερικό του αμαξώματος.

γ) Καθρέφτες πορείας (εξωτερικά) στην αριστερή και δεξιά πλευρά με τους οποίους ο οδηγός επιβλέπει την κυκλοφορία πίσω και πλευρικά του οχήματος (οπισθοσκόπιση).

δ) Συσκευή μικροφώνου και επαρκή αριθμό μεγαφώνων ραδιόφωνο και προαιρετική συσκευή τηλεόρασης.

ε) Ελαστικούς προφυλακτήρες (λασπωτήρες).

2. Το λεωφορείο είναι ακόμη εξοπλισμένο με :

α) Πυροσβεστήρες που πληρούν τις προδιαγραφές των ισχυουσών διατάξεων.

β) Κιβώτιο το οποίο περιέχει υγειονομικό υλικό πρώτων βοηθειών.

γ) Καλάθι αχρήστων και δοχείο ποσίμου νερού.

δ) Τριγωνική πινακίδα (επισήμανσης ακινητοποιημένου οχήματος επί οδοστρώματος και σφήνες αναστολής κύλισης (τάκους).

ε) Όλα τα απαραίτητα εργαλεία πλήρη και έτοιμο για χρήση εφεδρικό τροχό και αντιολισθητικές αλυσίδες για τη χειμερινή περίοδο.

3. Το λεωφορείο είναι εφοδιασμένο και με κάθε άλλο μηχανισμό, σύστημα, εξάρτημα και συσκευή που προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 10.

Εξαερισμός. Κλιματισμός. Θέρμανση.

1. Το λεωφορείο φέρει σύστημα αερισμού και ανανέωσης αέρα του εσωτερικού χώρου του αμαξώματος. Η δυναμικότητα του συστήματος αυτού είναι τουλάχιστο 30 κυβικά μέτρα αέρα ανά ώρα και άτομο.

α) Στο κοινό λεωφορείο συνολικού αριθμού θέσεων πάνω από 18 το σύστημα του παραπάνω εδαφίου συνίσταται σε ηλεκτροκίνητους εξαεριστήρες κατάλληλης σύμφωνα με τα παραπάνω παροχής και δύο (2) αιολικούς εξαεριστήρες ή δύο θυρίδες (κλαπέτα) διαστάσεων 0 40 × 0 50 μ. ή τέσσερες (4) θυρίδες που τοποθετούνται στη στέγη. Στο κοινό λεωφορείο συνολικού αριθμού θέσεων μέχρι και 18 το ίδιο σύστημα μπορεί να αποτελείται μόνο από τους ηλεκτροκίνητους εξαεριστήρες.

Μπορεί επίσης το λεωφορείο να φέρει άλλο σύστημα εξαερισμού ισοδύναμο του παραπάνω περιγραφόμενου.

β) Στο διόροφο λεωφορείο το σύστημα εξαερισμού συνίσταται σε αεραγωγούς βεβιασμένης ροής αέρα (με ηλεκτροκίνητους ανεμιστήρες) κατάλληλης σύμφωνα με τα παραπάνω παροχής που μπορούν να συνδιάζονται και υποβοηθούνται με σύστημα φυσικής ροής αέρα (κατά τη κίνηση του οχήματος).

2. Το διόροφο λεωφορείο φέρει υποχρεωτικά συσκευή κλιματισμού (air condition).

Στο κοινό λεωφορείο η ύπαρξη συσκευής κλιματισμού είναι προαιρετική.

3. Το λεωφορείο είναι εφοδιασμένο με συσκευή θέρμανσης η οποία αποκλείεται να χρησιμοποιεί τα καυσαέρια του κινητήρα. Η απόδοση του συστήματος θέρμανσης είναι τουλάχιστο 350 KCAL ανά ώρα και άτομο.

Άρθρο 11.

Εσωτερικές πινακίδες.

Εσωτερικά του λεωφορείου τοποθετούνται τα παρακάτω είδη πινακίδων, επάνω στις οποίες αναγράφονται με στοιχεία ύψους 20 χιλιοστών του μέτρου και ανάλογου πλάτους οι παρακάτω ενδείξεις :

α) Πινακίδα που αναγράφει τη φράση «ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ .... (αναγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας)».

β) Πινακίδα που αναγράφει τη φράση «ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ .... (αναγράφεται ο αριθμός των επιβατών)».

γ) Πινακίδα που αναγράφει τη φράση «ΘΕΣΗ ΣΥΝΟΔΟΥ».

Το είδος αυτό της πινακίδας τοποθετείται κοντά στις θέσεις των συνοδών.

δ) Πινακίδα που αναγράφει με κόκκινα γράμματα τη φράση «ΠΑΡΑΘΥΡΟ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» ή «ΘΥΡΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» ανάλογα με την περίπτωση. Το είδος αυτό της πινακίδας τοποθετείται κοντά σε όλα τα παράθυρα και θύρες κινδύνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'.

Τουριστικό λεωφορείο ξενοχειακών επιχειρήσεων.

Άρθρο 12.

Γενικοί όροι.

1. Τα Τουριστικά λεωφορεία Ιδιωτικής Χρήσης που προορίζονται για ξενοδοχειακές επιχειρήσεις είναι κοινά (με ένα όροφο) λεωφορεία.

2. Το λεωφορείο τύπου τουριστικού ξενοδοχειακών επιχειρήσεων πληροί όλους τους τεχνικούς όρους του κοινού τουριστικού λεωφορείου που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα (2 έως και 11) με εξαίρεση τους αναφερόμενους στο επόμενο άρθρο 13.

Άρθρο 13.

Ειδικοί όροι.

1. Το λεωφορείο με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και

18, μπορεί να είναι και ημιπροωθημένης κατηγορίας οδήγησης.

2. Το εσωτερικό ύψος του αμαξώματος, για λεωφορείο με συνολικό αριθμό θέσεων μέχρι και 18, δεν υπόκειται σε κανένα περιορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι άνετη η διακίνηση των επιβατών στο εσωτερικό του.

3. Η απόσταση μεταξύ των καθισμάτων δεν είναι μικρότερη των 0,75 μ.

4. Το λεωφορείο δεν είναι απαραίτητο να είναι εφοδιασμένο με καθίσματα τύπου υποκαθισμάτων, με μικρόφωνα–μεγάφωνα και κυλικείο (bar).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'.
Τουριστικό λεωφορείο μεταφοράς και αναπήρων.

'Αρθρο 14.
Γενικοί όροι.

1. Λεωφορείο τύπου τουριστικού, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αναπήρων είναι κοινό (με ένα όροφο) αλλά όχι υπερυψωμένο λεωφορείο του οποίου μέρος του εσωτερικού του ωφελίμου χώρου δεν φέρει καθίσματα, αλλά χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αναπήρων επιβατών οι οποίοι κάθονται στα αναπηρικά καθίσματα (αμαξίδια), τα οποία ακινητοποιούνται κατάλληλα. Στο υπόλοιπο μέρος του εσωτερικού χώρου του λεωφορείου υπάρχουν κανονικά καθίσματα όπως περιγράφονται στο άρθρο 3 της παρούσας απόφασης, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά λοιπών επιβατών ή και των προσώπων που συνοδεύουν τους αναπήρους. Οι συνοδοί αυτοί θεωρούνται κανονικοί επιβάτες.

2. Το λεωφορείο πληροί όλους τους τεχνικούς όρους του κοινού τουριστικού λεωφορείου που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα 2 έως και 11, με εξαίρεση τους αναφερόμενους στο επόμενο άρθρο 15.

'Αρθρο 15.
Ειδικοί όροι.

1. Η επιβίβαση και αποβίβαση των αναπήρων γίνεται στο λεωφορείο, ενώ αυτοί κάθονται στα αναπηρικά τους αμαξίδια, με τη βοήθεια κατάλληλου ανυψωτικού μηχανισμού.

2. Ο μηχανισμός αυτός τοποθετείται στο εσωτερικό μέρος του λεωφορείου, προσαρμοζόμενος κατάλληλα επί του αμαξώματος ή και του πλαισίου στην πίσω και δεξιά γωνία του λεωφορείου ή στη δεξιά πλευρά του λεωφορείου και λειτουργεί εξωτερικά του αμαξώματος.

Τα κινητά μέρη του μηχανισμού και η πλατφόρμα του διπλώνονται και ακινητοποιούνται στο εσωτερικό μέρος του λεωφορείου όταν αυτό κινείται.

Ο παραπάνω μηχανισμός έχει ανυψωτική ικανότητα τουλάχιστο 250 Kg.

3. Στην οπίσθια ή δεξιά πλευρά του αμαξώματος υπάρχει δίφυλλη πόρτα ελευθέρου ανοίγματος τουλάχιστον 1,10 μέτρα για την ευχερή είσοδο και έξοδο των αναπηρικών αμαξιδίων με τους αναπήρους που ανέρχονται στο ύψος του δαπέδου του λεωφορείου με τον ανυψωτικό μηχανισμό.

4. Η επιβίβαση και αποβίβαση των αναπήρων με τα αμαξίδια τους μπορεί να γίνεται, σε λεωφορεία των οποίων η αερανάρτηση παρέχει τη δυνατότητα το αμάξωμά τους να κατέρχεται στο επίπεδο φόρτωσης όχι περισσότερο των 0,20μ. από το οδόστρωμα, με την υποβοήθηση μικρών κεκλιμένων αναδιπλούμενων επιπέδων, που προσαρμόζονται στην οπίσθια ή και δεξιά πλευρά του αμαξώματος. Το ελεύθερο άνοιγμα των θυρών και στην περίπτωση αυτή είναι τουλάχιστον 1,10 μ.

5. Τα αμαξίδια ακινητοποιούνται (κλειδώνουν) επί του δαπέδου του λεωφορείου με ειδικές διατάξεις που κάνουν αδύνατη τη κύλιση του αμαξιδίου (anti-roll locks). Επίσης υπάρχουν ειδικές τροχιές αγκύρωσης στο δάπεδο ή πλευρικές τροχιές προστασίας, οι οποίες εξασφαλίζουν ότι το αμαξίδιο δεν πρόκειται να κινηθεί επί του δαπέδου όταν το λεωφορείο κινείται. Πρόσθετη ασφάλεια μπορεί να εξασφαλίζεται από κατάλληλους ιμάντες. Τα αμαξίδια των αναπήρων είναι εφοδιασμένα με κατάλληλα (ρυθμιζόμενα) εξαρτήματα ταχείας σύνδεσης (adjustable rapid-lock) με τα προαναφερθέντα εξαρτήματα του αμαξώματος του λεωφορείου.

6. Σε όλο το μήκος του λεωφορείου που καταλαμβάνεται από αναπήρους και μέχρι τη θύρα εισόδου-εξόδου των αναπήρων εξασφαλίζεται, όταν το λεωφορείο είναι φορτωμένο, η ύπαρξη διαδρόμου με ελεύθερο πλάτος όχι μικρότερο του συνολικού πλάτους του αμαξιδίου αυξημένου κατά 0,10μ. Η απόσταση των διαδοχικών θέσεων αγκύρωσης δεν είναι μικρότερη από την απαραίτητη για την άνετη εξυπηρέτηση από κάθε άποψη του αναπήρου.

7. 'Ολα τα αμαξίδια είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας, οι οποίες πληρούν τις ισχύουσες διατάξεις.

8. Η ακινητοποίηση των αμαξιδίων στο δάπεδο με τους παραπάνω προβλεπόμενους μηχανισμούς και η πρόσδεση των αναπήρων στα αμαξίδια με τις ζώνες ασφαλείας γίνεται με την βοήθεια, επίβλεψη και ευθύνη των συνοδών τους.

'Αρθρο 16.
Πρόσθετα δικαιολογητικά έγκρισης τύπου. Διασκευή τουριστικών λεωφορείων.

1. Στον υπολογισμό επίπτωσης βαρών επάνω στους άξονες (άρθρο 17 παρ. 5 περίπτωση γ) λαμβάνεται υπόψη ότι στο βάρος των αναπήρων επιβατών περιλαμβάνεται και το βάρος του αμαξιδίου.

2. Στο σχεδιάγραμμα και τη τεχνική περιγραφή (άρθρο 17 παρ. 5 περίπτωση α, υποπεριπτ. αα' και περίπτωση β') δίδονται η απαραίτητη περιγραφή και τεχνικά στοιχεία του μηχανισμού επιβίβασης-αποβίβασης και ακινητοποίησης των αμαξιδίων στο λεωφορείο.

3. Επί πλέον των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την έγκριση τύπου (άρθρο 17, παρ. 5) υποβάλλεται και υπεύθυνη δήλωση κατά τις διατάξεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986 του αρμόδιου μηχ/γου μηχανικού ή υπομηχανικού, στην οποία δηλώνεται ότι ήλεγξε και επιθεώρησε τα συστήματα επιβίβασης-αποβίβασης των αναπήρων και ακινητοποίησης των αμαξιδίων, όπως αυτά είναι προσαρμοσμένα στο λεωφορείο και βρήκε αυτά κατάλληλα για το σκοπό τους και γενικά ότι το λεωφορείο είναι κατάλληλο για μεταφορά αναπήρων.

4. Κοινό (με ένα όροφο) όχι όμως υπερυψωμένο τουριστικό λεωφορείο, μπορεί να διασκευάζεται σε τουριστικό κατάλληλο για τη μεταφορά και αναπήρων, σύμφωνα με τις διατάξεις τις σχετικές με την αλλαγή κυρίων χαρακτηριστικών (απόφαση ΣΤ-20270/73-Φ.Ε.Κ. 884/73, όπως συμπληρώθηκε με την 14300/85 Φ.Ε.Κ. 278/Β/85 όμοια) και τις διατάξεις της παρούσας απόφασης. Τα χρησιμοποιούμενα για τη διασκευή υλικά, εξαρτήματα και μηχανισμοί είναι καινούργια και αμεταχείριστα.

5. Για τη σύνταξη των δικαιολογητικών που υποβάλλονται για την ταξινόμηση διασκευασμένου λεωφορείου όπως στην παραπάνω παράγραφο 4 αναφέρεται, έχουν εφαρμογή και όσα αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

Η υπεύθυνη δήλωση της υποπεριπτ. ζζ' της περίπτ. δ' της παραγρ. 1 του κεφαλαίου VI (τηρητέα διαδικασία) της ΣΤ-20270/73 απόφασης, όπως συμπληρώθηκε με την 14300/1985 όμοια, υπογράφεται από μηχανολόγο μηχανικό ή υπομηχανικό, υπεύθυνο του αμαξοποιείου που έκανε τη διασκευή. Στην ίδια υπεύθυνη δήλωση δηλώνονται επί πλέον και όσα αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'.
'Εγκριση τύπου. Ταξινόμηση.

'Αρθρο 17.
'Εγκριση τύπου. Γενικές προϋποθέσεις και δικαιολογητικά.

1. Το λεωφορείο είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4841/1930, του από 22/29.1.1981 Π.

Δ/τος, του ΚΟΚ, των κάθε φορά ισχυουσών διατάξεων και των κανόνων της επιστήμης και της τεχνικής.

2. Οι κατασκευαστές αμαξωμάτων στην Ελλάδα έχουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας του εργοστασίου τους, το οποίο λειτουργεί υπό την επίβλεψη μηχανολόγου μηχανικού ή υπομηχανικού που έχει άδεια άσκησης του επαγγέλματος στην Ελλάδα.

3. Τα εισαγόμενα πλήρη λεωφορεία πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας.

4. Με βάση τα παραπάνω γενικά δεδομένα οι αντιπρόσωποι-εισαγωγείς πλαισίων ή λεωφορείων ή οι στην Ελλάδα κατασκευαστές πλαισίων ή αμαξωμάτων λεωφορείων είναι υποχρεωμένοι να υποβάλουν στην αρμόδια κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την έγκριση τύπου του λεωφορείου και του σχετικού σχεδιαγράμματος.

5. Πέρα από τα δικαιολογητικά που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις για την έγκριση τύπου οχημάτων στην Ελλάδα υποβάλλονται οπωσδήποτε τα παρακάτω:

α) Σχεδιάγραμμα του λεωφορείου (πρωτότυπο διαφανές με ένα φωτοαντίγραφό του), υπό κλίμακα 1 : 20. Στο σχεδ/μα αυτό απεικονίζεται το όχημα:

αα) για το κοινό λεωφορείο (με ένα όροφο), σε πλάγια δεξιά, εμπρόσθια και οπίσθια όψη και σε μιά κάτοψη σε τομή με την προτεινόμενη διάταξη καθισμάτων, καθώς και σε τυχόν απαραίτητες τομές λεπτομερειών.

ββ) για το διόροφο λεωφορείο σε δύο πλάγιες, αριστερά και δεξιά όψεις, σε εμπρόσθια και οπίσθια όψη, σε δύο κατόψεις σε τομή, μία για κάθε όροφο, με την προτεινόμενη διάταξη καθισμάτων, καθώς και σε απαραίτητες τομές λεπτομερειών του εσωτερικού του λεωφορείου.

Εκτός από τις διαστάσεις στο σχ/μα φαίνονται και τα λοιπά τεχνικά στοιχεία σε υπόμνημα.

β) Τεχνική περιγραφή του αμαξώματος και λοιπού εξοπλισμού.

γ) Υπολογισμός επίπτωσης βαρών επάνω στους άξονες.

Τα παραπάνω δικαιολογητικά υπογράφονται από μηχανολόγο μηχανικό ή υπομηχανικό εφοδιασμένο με άδεια άσκησης του επαγγέλματος στην Ελλάδα και φέρουν τα απαραίτητα ένσημα.

6. Κάθε προς έγκριση λεωφορείο που δεν συγκεντρώνει τις παραπάνω προϋποθέσεις απορρίπτεται.

7. Μετά την έγκριση τύπου του λεωφορείου και του διαφανούς σχ/τος υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία από τον ενδιαφερόμενο φωτοαντίγραφα αυτού σε ικανό αριθμό για τη σχετική ενημέρωση των περιφερειακών υπηρεσιών και εκείνων της κεντρικής υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

8. Οι ενδιαφερόμενοι μόνο μετά την έγκριση προβαίνουν στην παραγγελία του πλαισίου ή λεωφορείου ή την κατασκευή του αμαξώματος.

Άρθρο 18.

Δικαιολογητικά ταξινόμησης.

1. Για την ταξινόμηση και στη συνέχεια για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας του λεωφορείου, υποβάλλονται μαζί με τα υπόλοιπα δικαιολογητικά και τα παρακάτω:

α) Φωτοαντίγραφο της έγκρισης τύπου του λεωφορείου και του εγκεκριμμένου σχεδιαγράμματος που συνοδεύει την παραπάνω έγκριση.

β) Βεβαίωση του κατασκευαστή των διαφανών μερών των παραθύρων, των ανεμοθωράκων και των θυρών για την ποιότητά τους (είναι σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ.).

γ) Για τα λεωφορεία που το αμάξωμά τους κατασκευάζεται στην Ελλάδα:

αα) Φωτοαντίγραφο της άδειας λειτουργίας του αμαξοποιείου.

ββ) Υπεύθυνη δήλωση κατά τις διατάξεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986 του υπεύθυνου επίβλεψης του αμαξοποιείου μηχανολόγου μηχανικού ή υπομηχανικού, στην οποία δηλώνεται ότι το αμάξωμα κατασκευάσθηκε σύμφωνα με τα δικαιολογητικά που υποβλήθηκαν (τεχνική περιγραφή, κλπ.) με βάση τα οποία εκδόθηκε η σχετική έγκριση τύπου και σύμφωνα με τους κανόνες της τεχνικής και της επιστήμης.

2. Οι περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σε κάθε περίπτωση που λεωφορείο του υπόψη τύπου δεν πληροί τις διατάξεις της παρούσας απόφασης και τα τεχνικά δεδομένα και τους όρους της έγκρισης τύπου και του εγκεκριμένου σχεδιαγράμματος δεν εκδίδουν άδεια κυκλοφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'.

Μεταβατικές διατάξεις.

Άρθρο 19.

Καταργούμενες διατάξεις. Έναρξη ισχύος.

1. Οι εγκρίσεις τύπου και κατασκευής αμαξώματος λεωφορείων του υπόψη τύπου, οι οποίες έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, εξακολουθούν να ισχύουν, εφόσον δεν έχουν ανακληθεί ή καταργηθεί, μέχρι και την 31 Δεκεμβρίου 1988. Τα δικαιολογητικά ταξινόμησης των λεωφορείων του προηγούμενου εδαφίου είναι αυτά που καθορίζονται στο άρθρο 18 της παρούσας.

2. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας καταργείται η απόφαση ΣΤ/100283/70 (Φ.Ε.Κ. 70/Β/70), όπως τροποποιήθηκε με τις ΣΤ/5591/71 (Φ.Ε.Κ. 273/Β/71) και 2780/136/1986 (Φ.Ε.Κ. 73/Β/86) όμοιες, καθώς και κάθε άλλη προηγούμενη διάταξη που ρυθμίζει τα ίδια θέματα.

3. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Αθήνα, 8 Οκτωβρίου 1986

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. Γ. 191435 (11)

Μερική ανάκληση της 31725/13.10.1967 αποφάσεώς μας.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΑΒΑΛΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το Νόμο 3200/1955 «περί διοικητικής αποκεντρώσεως» σε συνδυασμό προς τα από 28.6.1955 και 23.11.1956 Β.Δ. «περί αρμοδιοτήτων των Νομαρχών».

2. Το άρθρο 164 του Αγροτικού Κώδικα.

3. Την 31725/13.10.1967 απόφασή μας με την οποίαν μεταβιβάσθηκαν κατά κυριότητα στην Κοινότητα Κεραμωτής μεταξύ των άλλων και τα 414 και 557 κοινόχρηστα τεμάχια εκτάσεων αντίστοιχα 77-750 και 2.847.617 τ.μ. της αρχικής διανομής έτους 1930 το πρώτο και της συμπληρωματικής διανομής, έτους 1962, το δεύτερο του αγροκτήματος Κεραμωτής.

4. Την 33641/25.9.1969 απόφασή μας με την οποία ανακλήθηκε μερικώς η προηγούμενη ως άνω 31725/13.10.1967 όμοιά μας ως προς έκταση 18 στρεμμάτων το 414 τεμαχίου και 39,593 στρεμμάτων του 557 τεμαχίου.

5. Το γεγονός ότι κατά τη συμπληρωματική διανομή έτους 1976 τα ως άνω τεμάχια 414 και 557 συμπεριελήφθηκαν στη διανομή αυτή με αποτέλεσμα να αλλάξουν αριθμό και έκταση ήτοι:

α) Το αριθ. 414 τεμάχιο έλαβε αριθμό 622 εκτάσεως 56.246 τ.μ. σύμφωνα με την Γ. 191118/22.9.1986 απόφασή μας περί διορθώσεως των κτηματολογικών στοιχείων της Σ.Δ. έτους 1976 και

β) Το αριθ. 557 τεμάχιο έλαβε αριθμό 621 εκτάσεως 2.806.687 τ.μ., σύμφωνα με την ως άνω Γ. 191118/22. 9.1986 απόφασή μας περί διορθώσεως των κτηματολογικών στοιχείων Σ.Δ. 1976.

6. Την 14/1986 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Κεραμωτής περί μερικής ανακλήσεως της 31725/13.10. 1967 αποφάσεώς μας, αποφασίζουμε :

Ανακαλούμε μερικώς την ως άνω 31725/13.10.1967 απόφασή μας, ως αυτή ανακλήθηκε μερικώς με την 33641/ 25.9.1969 όμοιά μας, ως προς έκταση 254, 165 στρεμμάτων από το αριθμό 621 τεμάχιο εκτάσεως 2.806.687 τ.μ. «χέρσο Κοινότητας Κεραμωτής» της συμπληρωματικής διανομής, έτους 1976 του αγροκτήματος Κεραμωτής, το οποίο προήλθε από το αριθμό 557 τεμάχιο της Σ.Δ. 1962 και το οποίο είχε μεταβιβασθεί κατά κυριότητα στην Κοινότητα Κεραμωτής και ως προς έκταση 33 στρεμμάτωναπό το αριθμό 622 τεμάχιο εκτάσεως 56.246 τ.μ. «θάμνος Κοινότητας Κεραμωτής», επίσης της συμπληρωματικής διανομής 1976 του ίδιου αγροκτήματος, το οποίο προήλθε από το σριθμό 414 τεμάχιο της Σ.Δ. 1962 και το οποίο είχε μεταβιβαστεί κατά κυριότητα στην Κοινότητα Κεραμωτής, με σκοπό όπως οι εκτάσεις αυτές χαρακτηρισθούν ως χώροι επεκτάσεως του συνοικισμού προς οικοπεδοποίηση για την κάλυψη των αναγκών στεγάσεως των εγκατοίκων Κεραμωτής κλπ.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Καβάλα, 30 Σεπτεμβρίου 1986

Ο Νομάρχης
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΕΛΤΣΙΟΣ

Αριθ. 6486 (12)

Παραχώρηση δικαιώματος χρήσης παροχής νερού 100λ/δ στο Τ.Ο.Ε.Β. Μεσοβούνου στο Νομό Κοζάνης.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Το Ν.Δ. 608/1948 «περί διοικήσεως και διαχειρίσεως των δι' αρδεύσεις χρησιμοποιουμένων υδάτων».
2. Το Νόμο 3200/1955 «περί διοικητικής αποκέντρωσης».
3. Το Ν.Δ. 192/1972 «περί καθορισμού των αρμοδιοτήτων των Υφυπουργών».
4. Την από 1.9.1986 εισηγητική έκθεση της Δ/νσης Ε.Β. Κοζάνης, αποφασίζουμε :

I. Παραχωρούμε στον Τ.Ο.Ε.Β. Μεσοβούνου το δικαίωμα χρήσης παροχής 100λ/δ από τα Δημόσια νερά του ρέμματος «Μπέλα Ρέκκα» στην κτηματική περιοχή Κοινότητας Μεσοβούνου.

II. Καθορίζουμε σημείο αναφοράς για την παροχή του ρέμματος το υφιστάμενο μόνιμο φράγμα εκτροπής που είναι και η υδροληψία του αρδευτικού δικτύου.

III. Το δικαίωμα χρήσης παραχωρείται μόνο για την άρδευση των εκτάσεων του Τ.Ο.Ε.Β. και ισχύει για όσο χρονικό διάστημα λειτουργεί το αρδευτικό δίκτυο.

IV. Τον έλεγχο εφαρμογής της παρούσας αναθέτουμε στην Δ/νση Ε.Β.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κοζάνη, 26 Σεπτεμβρίου 1986
Ο Νομάρχης
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΕΡΑΜΑΡΗΣ